

Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 246 de 2020

Carpeta Nº 496 de 2020

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 4 de noviembre de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Benjamín Irazábal.

Miembros: Señores Representantes Andrés Abt, Rodrigo Albernaz, Nicolás De Módena, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Asiste: Señor Representante Sebastián Cal.

Invitados: Por la Cámara Empresarial del departamento de Maldonado, señores José Pereyra, Presidente, y Carlos Coeff.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretario: Señora Joseline Rattaro.

===II===

SEÑOR PRESIDENTE (Benjamín Irazábal).- Habiendo número, está abierta la reunión.

ASUNTOS ENTRADOS

PROYECTOS DE LEY

PLANOS DE MENSURA PARA EXPROPIACIÓN. Artículos 320 a 322 desglosados del proyecto de ley de Presupuesto Nacional 2020-2024. C/696/2020 – Repartido 240/2020.

SOLICITUDES DE AUDIENCIA

CORPORACIÓN URUGUAYA DE PRÁCTICOS DEL RÍO. Solicitud de audiencia. Asunto 148635.

ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO. Solicitud de audiencia. Asunto 148610.

ASOCIACIÓN DE AGRIMENSORES DEL URUGUAY. Solicitud de audiencia. Asunto 148607.

ASUNTOS VARIOS

PROPUESTA PARA INCREMENTAR FRECUENCIAS DE LÍNEAS DE TRANSPORTE COLECTIVO. La Junta Departamental de Canelones remite el planteamiento de un señor Edil. Asunto 148605.

MATERIAL APORTADO POR LA CÁMARA URUGUAYA DE INDUSTRIA AERONÁUTICA (CUIA). Asunto 148634.

DESIGNACIÓN AL PUENTE SOBRE EL RÍO YÍ EN LA RUTA N° 6, DEPARTAMENTO DE DURAZNO. La Dirección Nacional de Vialidad remite informe. Asunto 148633.

MATERIAL PRESENTADO POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA (DINACIA). Asunto 148613.

-Fueron repartidos oportunamente.

——La Comisión tiene el agrado de recibir una delegación de la Cámara Empresarial del departamento de Maldonado, integrada por el señor José Pereyra, presidente, y por el señor Carlos Coeff.

SEÑOR PEREYRA (José).- Nuestra preocupación, fundamentalmente, se vincula al turismo. Para nosotros, la cuestión de los destinos turísticos y en relación a lo aeroportuario tiene una vinculación absolutamente directa. Los destinos independientes

en el mundo llegan a un aeropuerto. La imagen del aeropuerto es la primera visión del país en cuanto al turismo extrarregional, generalmente.

En el caso del aeropuerto de Punta del Este, una de las cosas que nos viene llamando poderosamente la atención es que en el ámbito del turismo se ha dado poca importancia a la imagen del país. En los últimos días vimos cómo se inauguraron algunas obras en el aeropuerto de Punta del Este, de las cuales participaron autoridades del nuevo gobierno nacional. Nos llamó poderosamente la atención que no se dieran cuenta o que no se percataran del estado en que se encuentra el aeropuerto en el sentido de su imagen. Hace pocos días estuve por allí y me llama la atención que no se haya visto eso y que no haya interés por parte del gobierno.

Como presidente de la Cámara Empresarial de Maldonado y del grupo de empresarios del departamento, no es nuestra intención hablar del rol del empresario. Mi abuelo materno era un pequeño comerciante, bolichero, y una de las primeras cosas que hizo fue optar por la compra de propiedades para alquilar; de esa forma, obtenía otros ingresos. Una de las cosas que siempre tenía en cuenta era que el propietario cuidara el lugar. Si veía que había algún problema con el estado edilicio del lugar, renovar el contrato no estaba dentro de las probabilidades.

En este caso, vuelvo a referirme al rol del Estado con el empresario. Nosotros tenemos una posición bien clara en cuanto a que a un empresario extranjero, sin tener arraigo en el departamento de Maldonado, de repente no le interesa mucho la imagen del destino, pero sí a nosotros.

Para finalizar, están todos invitados para ir a conocer el aeropuerto de paseo. Cuando uno entra a un país donde los gobiernos tienen muy mala imagen desde el punto de vista democrático o sobre sus instituciones, ve aeropuertos muy parecidos a los nuestros o peores; ve aeropuertos decaídos, con un muy mal aspecto. En Punta del Este, en uno de los aeropuertos donde la bajada del avión debe mostrar las mejores imágenes de nuestro país, tenemos problemas porque se llueve, está herrumbrada la parte edilicia, las chapas se volaron hace unas cuantas décadas, etcétera. De eso son testigos todos quienes alguna vez se bajaron en ese aeropuerto; tampoco funciona el sistema para las maletas. A veces, los pasajeros que viajan de Punta del Este a Buenos Aires demoran más en salir del aeropuerto -porque el servicio es muy malo- de lo que pasan dentro del avión. Esto nos preocupa como imagen de país. Todo esto refleja, también, la imagen del sistema político uruguayo.

Por lo tanto, venimos a solicitar que se analice toda esta cuestión.

SEÑOR COEFF (Carlos).- Soy piloto civil y poseo una licencia de despachante de vuelo, de encargado de operaciones de vuelo. Tengo más de treinta años en la aeronáutica. Soy puntaesteño, soy fernandino y mi familia tradicionalmente vive del turismo.

Tenemos un aeropuerto regulado por el Estado que no está regulado por el Estado; quien tiene que controlar, lisa y llanamente, no controla. No controla el contrato de concesión, no controla desde el punto de vista técnico, no controla desde el punto de vista de la pulcritud ni la presencia del segundo aeropuerto internacional más importante del país.

Si nos trasladamos a la prepandemia, tenemos una concesión que debe ser controlada por la autoridad aeronáutica nacional, la única rectora de los intereses del Estado. El aeropuerto es de todos, como dijo el Pepe.

Resulta que hace poco tiempo -en febrero de 2019-, el gobierno del momento autorizó más años de concesión, pero no controló el cumplimiento del contrato, el pliego de ofertas ni las exigencias para poder otorgar más años a la concesión más vieja del mundo: 1993. El concesionario hace su trabajo, y está perfecto. Se trata de un privado, con intereses sobre sus arcas, y debe llevar adelante un plan de negocios redituable. Pero está en nosotros controlar que, además de que su interés comercial se materialice, no nos dañe nuestro patrimonio. Entonces, no podemos autorizar un 84,75% de suba en dólares desde 2008 a la fecha, por ejemplo. No podríamos haber autorizado una nueva prórroga en el plazo de concesión sin controlar. Reitero: el privado hace su trabajo; el tema es que nosotros no hacemos el nuestro. Cuando digo "nosotros" me refiero al gobierno uruguayo, a los uruguayos. Yo no soy parte del órgano controlador ni mucho menos. Mucho menos, también, cuando el órgano controlador tiene intereses con el privado; y lo dejo por ahí.

Antes de seguir, debo decirles que estoy dispuesto -si lo consideran, a futuro- a enfrentarme a una comisión técnica aeronáutica; no tengo ningún problema porque todo lo que decimos está respaldado con documentos. Acá no hay ambigüedades ni conjeturas; esto está todo documentado. Entonces, aspiramos a que se controle.

Si se cumpliera con el contrato de concesión, el 95% de lo que está sucediendo no pasaría más; pero hay que cumplir con el contrato de concesión. Tenemos que ver cómo *agiornamos* las exigencias con la economía y con que funcione Punta del Este. Es impensado tener uno de los mejores balnearios de Sudamérica sin un aeropuerto. Por ejemplo, aterrizar en Laguna del Sauce vale más caro que en Carrasco. ¿Por qué? ¿Por qué la tasa de embarque vale 40% más? ¿Por qué tuvimos una suba de 84,75%? ¿Por qué no controlamos el punto de vista técnico? No voy a entrar hoy en el punto de vista técnico porque, para ello, me gustaría tener un par frente a mí, responsable, para decirle: "No se cumple con esto, con esto y con esto, y el Estado no controló en esto, en esto y en lo otro". Puede ser este concesionario u otro; puede ser cualquiera. Los concesionarios en el mundo hacen su negocio. Tenemos ejemplos en el mundo en los que los concesionarios tienen varios aeropuertos, son controlados por el Estado y funcionan perfectamente bien. Sin ir más lejos, en Panamá tenemos una participación público privada con una compañía aérea ejemplo en América, y funciona perfectamente bien; es el *hub* de América. Entonces, ¿por qué nosotros en Punta del Este no podemos tener un aeropuerto como la gente?

No quiero poner nombre propio a los problemas. En este caso no vinimos a eso; vinimos a decir las cosas que están mal, las cosas que no se controlan. Podemos ahondar en el tema; podemos estar todo el día. Pero me parece que los voy a aburrir y que el asunto es el macro del problema: no se controla. No hay control de ningún tipo. A carta cabal: no hay control de ningún tipo, lisa y llanamente. Hablo del organismo rector de los aeropuertos del país, de la unidad de control. ¿Cómo se soluciona esto? Está en manos del Poder Ejecutivo.

¿Cómo se arregla el haber otorgado en febrero de 2019 más años de concesión a algo que ya no funcionaba desde antes? No lo sé; supongo que deberá ser un tema legal de las autoridades competentes. Pero lo que sí es cierto es que si esto continúa, nos vamos a quedar con nada en Punta del Este. ¡Ya de por sí en pandemia no funciona! No se trata solo de recaudar. Tenés que querer al balneario; tenés que comprender la dinámica del balneario, cómo funciona la estacionalidad de Punta del Este, que es lo más difícil de Uruguay. Tenemos un balneario estrella con un aeropuerto que no tiene pasajeros y que es más caro.

¿Ustedes saben que aterrizar en Miami cuesta más barato que aterrizar en Punta del Este? ¿Por qué? ¿Ustedes saben que los equipos de Pluna ente autónomo se vendieron al privado sin llamado a licitación, sin pedido de precios? Hay equipos que valen más de US$ 1.500.000. Y aquí no pasó nada. ¿Dónde está el control? Maquillamos la situación a partir de enero, febrero o marzo de este año, poselecciones. Maquillamos algunas cosas que se caían por su propio peso, pero no se hizo lo que se debía hacer.

Reitero: desde el punto de vista técnico, podemos discutir con un par, de igual a igual, cuando quieran, y ustedes considerarán si es correcto o no. Simplemente, como técnico, les digo que las cosas así no funcionan en ningún aspecto. Ni siquiera el entrenamiento del personal se controla. El personal no está entrenado. Si tenemos una emergencia en Punta del Este, el personal no está entrenado. Desde 2010, cuando se hizo el último simulacro de emergencia aéreo en serio -con el índice de punta media de acuerdo a las aeronaves comerciales que deben operar en el aeropuerto-, no se volvió a realizar ninguno más.

Hoy precisamos que alguien haga algo. Como fernandino, como puntaesteño, como técnico aeronáutico y preocupado por lo que está pasando, con la desazón de ver a un organismo rector que no funciona, venimos a hacer esta exposición. En lo personal, quiero dejar claro que no tengo nada que recriminar al organismo regulador; simplemente, no regula. No hace lo que debe. No se trata de nada en especial ni en particular.

(Se autoriza al señor representante Sebastián Cal a hacer uso de la palabra)

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Yo no soy miembro de esta Comisión, pero claramente se está tocando aquí un tema que me interesa, y mucho. Yo presenté un proyecto de ley sustitutivo con lo que llamaría "medidas paliativas", en referencia al proyecto de ley que cuenta con voluntad para ser votado. Entre otras cosas, trato de proteger una aviación general muy venida a menos en el devenir histórico de los últimos años. Hablo de una aviación general que no ha sido atendida. Tampoco fueron atendidas las necesidades mínimas de seguridad a las que está expuesta la aviación general.

Todos conocemos -por lo menos nosotros- la condición en la que se encuentran los aeropuertos en el interior del país. ¡Y vaya si coincido con el Poder Ejecutivo anterior y con el actual en el sentido de que algo se debe hacer con respecto a las condiciones en las que hoy se encuentra la infraestructura aeroportuaria en el interior del país! Pero creo que esta no es la medida. Considero que privatizar los aeropuertos internacionales del Uruguay por cincuenta años está muy alejado de ser la medida correcta.

Voy a repetir algo porque veo alguna cara nueva en la Comisión, aunque muchos ya lo escucharon. Además, lo escucharon de los dirigentes y de las personas que están hoy al frente de la Dinacia. Actualmente, la Dinacia recauda más de US$ 50.000.000 por año, sobre todo por uso del espacio aéreo, etcétera. ¿Qué cantidad de dinero se destina al mantenimiento de los aeropuertos internacionales, internacionales a requerimiento, nacionales, aeródromos departamentales, que son muchísimos? Para mi sorpresa, gran parte del sistema político desconocía que existían más de diez aeropuertos internacionales en el Uruguay. Acá hay gente que no sabía que existía algo más que Laguna del Sauce y Carrasco, y que esos aeropuertos estaban diez veces más en peores condiciones que los nombrados.

Además -yo llegué tarde, pero quizás usted ya lo explicó-, Carrasco es mucho más que una bonita terminal aeroportuaria, premiada mundialmente. Hay un tema de conservación de pistas, de sistemas de aproximación para condiciones meteorológicas

adversas. Si nosotros no tenemos un buen sistema de aproximación para condiciones meteorológicas adversas, la gente no va a venir a Punta del Este ni a Montevideo. El aeropuerto de Laguna del Sauce está en peores condiciones que el de Carrasco.

De todos modos, a mí no me pueden decir que vamos a crear un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales por no tener financiación para mantener los aeropuertos internacionales que poseemos. Además, están en una condición dada, que se llama internacional a requerimiento. Por ejemplo, este proyecto sustitutivo que presenté pide que se mantenga la condición de aeropuerto internacional a requerimiento para los que no estén incluidos dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales; pide que no se incremente el costo para la aviación general más allá de lo que indica la tarifa única, que viene a ser una especie de patente para los aviones. Espero que algunas de esas consideraciones sean contempladas en bien de la aviación general.

Yo creo que todo el proyecto es malo. Considero que la creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales es innecesaria y que nosotros tenemos todas las condiciones para mantener nuestros aeropuertos. ¡Y vaya que recaudan! Claramente, los fondos destinados no fueron suficientes; por ello se encuentran en este estado. Pero también vale aclarar que quien seguramente vaya a ser el concesionario no le destine más recursos. Él ya dijo que por cincuenta años iba a destinar US$ 200.000.000. Si uno hace la división, es más o menos lo mismo que lo que invierte la Dinacia hoy.

También hay que aclarar que, al concesionarse esos aeropuertos, los costos más elevados los va a seguir pagando el Estado: el personal. Digo esto porque el personal de tráfico aéreo va a seguir siendo pago por el Estado, el personal de bomberos va a seguir siendo pago por el Estado, el personal de seguridad lo va a seguir pagando el Estado -que es la policía aérea nacional-, el personal de aduanas y de migraciones lo va a seguir pagando el Estado. Entonces, si se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales para reducir los costos no es el fin, porque el principal gasto que va a tener el Estado es el que ya tiene hoy: el personal.

Como dije, ya presenté un proyecto de ley sustitutivo, entendiendo que existen los acuerdos para que esta iniciativa salga adelante. Como expresé, son medidas paliativas para que sea un poco menos malo, un poco menos dañino para la aviación general que tanto necesitamos en el este, por ejemplo.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- No soy experto en ninguno de los temas vinculados con la aviación, salvo por haber utilizado alguna vez un avión.

Ustedes hicieron algunas afirmaciones que me importa que se especifiquen porque vamos a tener que tomar decisiones muy importantes que, como decía el señor diputado Sebastián Cal, tal vez involucren a concesionarios que hoy tienen el aeropuerto de Laguna del Sauce, por ejemplo.

Ustedes señalaron aspectos edilicios. Eso sería fácil de constatar para cualquiera de nosotros si los vamos a visitar. Hace mucho tiempo que no paso por allí porque no utilicé los servicios del aeropuerto. Pero me preocupan los otros aspectos que uno no puede constatar, salvo que conozca; me refiero a los elementos técnicos que hacen a la seguridad de los vuelos y de los pasajeros, pero también a la certeza de los contratos que firma el Estado.

Si bien usted dijo que quería tener técnicos enfrente para poder constatar sus afirmaciones, sin profundizar en aspectos que nos puedan sobrepasar, sería bueno que puntualizara los puntos que no se cumplieron porque para nosotros pueden ser muy

importantes a la hora de tomar una decisión; por lo menos a título personal. Por lo tanto, pido si puede abundar en la información que nos brindó hace unos instantes.

SEÑOR COEFF (Carlos).- Voy a tratar de ser lo más escueto posible. Voy a nombrar algunas cosas importantes desde el punto de vista técnico.

Por ejemplo, el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 135 establece -además del Anexo XIV de la OACI, que regula los aeropuertos del mundo- que los simulacros de emergencia aérea se tienen que hacer cada dos años. Se llaman simulacros de emergencia general. A su vez, el inciso 14 del párrafo B) dice claramente que hay que hacer pruebas de mesa una vez año de todo el personal aeronáutico que comprende el aeropuerto. Hace diez años, en junio de 2010, como jefe de operaciones, llevé adelante el último simulacro de emergencia que se hizo en el aeropuerto internacional de Laguna del Sauce. ¿Por qué? Tal vez la autoridad aeronáutica no lo consideró necesario. Tal vez tengan otro reglamento o tal vez haya un tema de costos. Pero el hecho es que la gente hace diez años que no está entrenada.

Además, el Reglamento Internacional de Aviación Civil establece que el simulacro de emergencia aérea se debe hacer bajo el índice de punta media, de acuerdo a la operación de las aeronaves en el aeropuerto. No es un capricho hacerlo con tal o cual aeronave o con tal o cual infraestructura; es una reglamentación.

Desde 2008 a 2019, la autoridad aeronáutica observó algunas cosas irregulares que no fueron tenidas en cuenta como, por ejemplo, el recapado de las pistas. Hoy, sabemos que se hizo en forma deficiente porque no se respetó la altura correcta del recapado: se hizo de 8 centímetros cuando en realidad debió de ser de 10 centímetros de grosor. Me gustaría ver las pruebas de la Facultad de Ingeniería y de compactación del suelo para saber si corresponden con el PCN -el índice de peso de la aeronave- de resistencia al pavimento que se debe establecer de acuerdo con la reglamentación internacional.

El sistema de aproximación de instrumentos, desde 2008 a 2019 jamás se controló; jamás se mejoró. Además, no cumplieron con el balizamiento del *taxiway* Eco ni del *taxiway* Bravo. Sé que estos son términos técnicos que de pronto no entienden. Simplemente, eso no se hizo.

Además, como tal vez -no lo sé porque no soy técnico económico- estamos frente a una monopolización de los aeropuertos, si hablamos en términos futbolísticos, tenemos el aeropuerto de Punta del Este como un cinco tapón en la mitad de la cancha para que no compita con el aeropuerto de Carrasco, ubicado a 130 kilómetros. ¿Por qué? Porque es del mismo concesionario.

Reitero lo que dije al principio de mi alocución: se trata de un privado que hace un negocio; puede ser él o puede ser otro. No estamos hablando de nombres propios, sino de cosas que no se hicieron. A su vez, obtuvieron equipos de rampa. Se trata de equipos que atienden a las aeronaves. Si ustedes viajaron alguna vez, habrán visto que los equipos que atienden a las aeronaves en los aeropuertos se acercan una vez que aterrizan y antes de salir. Esos equipos son de Pluna ente autónomo. Son de la vieja Pluna ente autónomo, que brindaba servicios de rampa en el aeropuerto de Laguna del Sauce durante años y que previamente trabajaron en Carrasco. Esos equipos, al principio, fueron alquilados por el concesionario privado, algo que me parece perfecto. Cuando Pluna cerró, el personal muy calificado estaba libre y con equipos para atender aeronaves. Me parece brillante que se los alquilaran al concesionario. Lo que no me parece brillante es que hayan comprado los equipos sin haber hecho una licitación; son equipos de todos nosotros.

¿Por qué tenemos 84,75% de aumento en dólares desde 2008 a 2019, autorizado por el Poder Ejecutivo? Está documentado. Ellos subieron los precios de forma autorizada. Entonces, el Estado no controló, como dije al principio. ¿Desde 2008 a 2019 no invertimos en el cerco perimetral del aeropuerto? ¿No sé controló la construcción del cerco perimetral? Hay pruebas fotográficas y fílmicas, pero resulta que en dos meses se pusieron a hacer el cerco perimetral. ¿Qué pasó? ¿Dimos más años de concesión a cambio de que hiciera obras o deberíamos haber hecho el control de la concesión antes de firmar diez o quince años más? Esto es para que Punta del Este vuelva a ser una ciudad fantasma, sin un aeropuerto funcional.

Si, además, vemos que la operativa bajó -se advierte en la cantidad de pasajeros- y que no hay un plan estratégico, un *know how* explícito para llevar adelante una estrategia comercial desde el punto de vista económico contractual para el aeropuerto y para el país, ¿qué estamos haciendo? ¿Por qué no lo controlamos?

Hubo un contrato de concesión elaborado en 1993 que luego fue extendido por cinco años y que ahora lo extendimos hasta 2033. Casualmente, el contrato de concesión de Laguna del Sauce termina el mismo día que el de Carrasco, pero aquí no pasa nada. ¿Cómo hacemos para que cumplan y para que todo esto funcione?

Tenemos equipos y ómnibus de 1998 para atender a los pasajeros. Tenemos una plataforma de aviación general que jamás fue arreglada desde que comenzó la concesión hasta hoy. Hay pruebas de ello.

No se ha cumplido con el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano, con el LAR 153 en especial, ni con los anexos XVII y XIV de la OACI. Ya está todo inventado; no hay que inventar nada. Uruguay es un país chico con dos aeropuertos internacionales de porte -o que deberían serlo-, pero ni siquiera cumple con la reglamentación aeronáutica. ¿Qué está pasando? En la concesión figura todo eso, y los técnicos lo saben.

Tenemos un aeropuerto en el que operaban Boeing 767, de gran porte, de fuselaje ancho, con doble pasillo o MD-11 para 368 pasajeros, pero hoy -de acuerdo a lo que se dice por allí-, la aeronave crítica en el aeropuerto de Laguna del Sauce es un Boeing 737, con algo más de 150 pasajeros. ¿Dónde piensan traer a la gente? ¿Cómo pretenden tener un aeropuerto si ni siquiera cumplimos con la reglamentación? No tenemos mangas *finger* para que bajen los pasajeros. Como habrán visto, cuando bajan en un aeropuerto, generalmente se usan mangas, para la lluvia, por el viento, por comodidad, por seguridad, por una cantidad de cosas. Hoy es normal tener un *finger* y es muy fácil colocarlo. En Laguna del Sauce no hay *finger*.

Quiero decir algo sobre el sistema de aproximación por instrumentos para aterrizar bajo visibilidad mínima; el señor diputado Sebastián Cal es piloto y me podrá decir si lo que digo es mentira. Hoy, uno tiene que entrar en la Laguna del Sauce de forma visual. No puede hacerse de forma instrumental porque los equipos actuales no son los correctos para un aeropuerto de no precisión. Técnicamente, la frase es la siguiente: aeropuerto internacional de Punta del Este de no precisión; está en los libros y se lo discuto a cualquiera. Precisamos un aeropuerto de precisión para que cuando usted venga desde Miami, de Chile, de San Pablo o de Buenos Aires y alcance los mínimos de visibilidad para aterrizar, el vuelo llegue. En la llegada del vuelo se nos van muchas cosas: el taxista, el mozo, el que alquila autos, el que vende diarios, el cadete, el maletero; precisamos que funcione. Tenemos las herramientas tecnológicas para ello. ¿Por qué no funciona?

¿Por qué el gobierno autoriza a poner un ILS -*Instrument Landing System*- categoría I? Se trata de un aterrizaje por instrumentos de precisión, como lo tiene Carrasco en una pista sola porque la otra está rota, la 06-34.

Todos estos aspectos técnicos existen en el pliego de condiciones y en el contrato de concesión, pero no se cumplieron. No sé si saben, pero el contrato de concesión dice que el aeropuerto puede tener zona franca, hotel, apart-hotel, centro de entrenamiento y hangares de mantenimiento. Nada de eso se hizo. Y la prueba de viabilidad, a fojas 2 del sobre Nº 2 del contrato de concesión así lo establece; tampoco se hizo. Pero tampoco se *aggiornan* las fuerzas vivas de Punta del Este.

¿Por qué no nos sentamos con Conrad? ¿Por qué no nos sentamos con el Centro de Convenciones? ¿Por qué no nos sentamos con la Intendencia y juntamos fuerzas para ver cómo hacemos para traer gente y cumplir con la reglamentación? ¿Por qué pagamos US$ 31 la tasa de embarque en Laguna del Sauce cuando en Carrasco vale US$ 20? ¿Porque es Punta del Este? Ese concepto se tiene que terminar. Tenemos que traer gente, no correrla.

Reitero: como fernandino, como técnico aeronáutico y como ciudadano uruguayo, sinceramente, siento desazón, siento derrota al ver cómo delante de nuestros ojos se nos llevan nuestro patrimonio y no peleamos por el turismo, mucho más con los problemas que tenemos hoy. Precisamos *aggiornarnos* y la dinámica aeronáutica es muy rápida como para no entenderla.

Por ejemplo, hicieron cerrar el aeropuerto de El Jagüel de Punta del Este -uno de los más viejos del país-, prácticamente lo convirtieron en un páramo, lo dejaron sin instrumentación, sin iluminación, cortaron la pista por la mitad e hicieron el Centro de Convenciones en pos de que funcionara el de Laguna del Sauce. Resulta que ninguno de los dos funciona como se pensó, porque El Jagüel, increíblemente, a pesar de que no tiene instrumentación, iluminación ni servicio de control de tráfico aéreo, trabaja más con vuelos privados de pequeño porte que Laguna del Sauce. Es demencial. Laguna del Sauce tendría que recibir los vuelos, pero no los recibe. ¿Saben por qué? Tal vez porque el Poder Ejecutivo autorizó precios que no correspondían.

Precisamos una política aeronáutica, como dijo el señor diputado Sebastián Cal, pero en serio. No es dando cincuenta años de concesión que vamos a solucionar las cosas. Necesitamos que se sienten en una mesa, y decir: "Señores: ustedes tienen que cumplir con esto, con esto y con esto", pero tiene que haber una autoridad aeronáutica que lo haga. Ese es el quid de la cuestión.

¿Han cumplido con la reglamentación? No. Tampoco han cumplido con los bomberos. En realidad, los bomberos deberían estar entrenados en simulacros aéreos, pero hace diez años que no lo están en Laguna del Sauce. No son bomberos aeroportuarios: son bomberos. Bomberos aeroportuarios es otra cosa.

¿Tan difícil es controlar cuando nos pagan para eso? Ninguno de la comunidad aeronáutica entiende qué pasa, pero algo sucede, evidentemente.

Reitero: no sé de quién es la culpa. Yo considero que es del Estado porque no controla. El aeropuerto es de nosotros y no del concesionario. El concesionario explota sus intereses. Si cumplió o no, será cuestión de averiguarlo. Pero la autoridad es la que tiene que estar personalmente controlando todo esto. En lo que a mí refiere, el 22 de setiembre de 2015 entregué una denuncia -con mi nombre, firma y número de licencia aeronáutica- en la Dinacia, diciendo todo esto. Jamás me fue contestada. Aclaro, la denuncia no constó de una hoja de papel: fue foliada con todas las pruebas. Jamás me contestaron.

Por supuesto que el Decreto Nº 500 no lo cumplieron, que es el que establece cómo siguen los expedientes dentro de la función pública, con las denuncias, etcétera. Tampoco lo cumplieron porque nunca me contestaron. Ni siquiera me llamaron por teléfono para decirme nada. Claro, no se animan porque tengo toda la documentación.

En resumen: Punta del Este tiene un aeropuerto que debería ser controlado por el Estado, por la autoridad aeronáutica; sin embargo, no se hace. El aeropuerto no está cumpliendo con lo que corresponde. Hoy tenemos un efecto de la pandemia que no puedo cuantificar, pero el hecho es que después de ella -si Dios quiere- vamos a seguir igual.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- El señor Carlos Coeff realizó denuncias graves en esta Comisión. Desde la primera alocución a la segunda hizo un repaso de todo lo que no se está cumpliendo en el contrato que tiene el concesionario del aeropuerto de Punta del Este, Laguna del Sauce.

La Cámara Empresarial de Maldonado nos deja una carpeta con todo el detalle de las irregularidades y con un listado de reuniones que mantuvo con diferentes autoridades. La primera reunión con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea fue el 26 de agosto de 2013. Luego, continúa el listado de reuniones con diferentes autoridades.

Por lo que ha manifestado el señor Carlos Coeff, no hubo respuesta a ninguna de estas reuniones, ni de las denuncias que se hicieron. Entonces, como comisión asesora de la Cámara de Representantes, que debe controlar al Poder Ejecutivo -por ello nos compete hacernos cargo de lo que hoy se denuncia; más cuando estamos a punto de votar un proyecto de ley sobre el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales que ya cuenta con media sanción del Senado-, me parece importante que escuchemos a la Fuerza Aérea, a la Dinacia y al Ministerio de Defensa Nacional.

Realmente, me llama la atención que nada de esto se haya tenido en cuenta. Me hago cargo porque soy representante del Frente Amplio y muchas de las denuncias se las hicieron a integrantes de nuestra fuerza política estando en el gobierno o a compañeros exlegisladores del departamento de Maldonado. Quizás hayan hecho acciones, pero no obtuvieron la respuesta adecuada ante este tipo de denuncias.

Les agradecemos la información porque estamos cerca de votar un proyecto de ley que involucra a los aeropuertos de nuestro país. Si bien no está incluido el de Laguna del Sauce, se puede entender que si no se realiza lo que está en el contrato por parte de la empresa concesionaria, va a ser muy difícil que se realice en el futuro en aeropuertos de menor porte. Conozco la mayoría de los aeropuertos porque hace seis años que estoy en esta Comisión. Soy representante por el departamento de Durazno y sé que allí tenemos un aeropuerto de alternativa. Sin embargo, conocemos que hay otros aeropuertos que están en condiciones que distan mucho de lo normal en materia aeronáutica.

Luego de que se retiren, vamos a plantear que nos visiten las autoridades que tienen que ver con el contralor de todo esto. No recuerdo bien la frase, pero usted me dejó picando algo en el sentido de que había cierto interés entre quien tiene que controlar y el concesionario; es un tema que puede lindar con algo a lo que no le voy a poner nombre. Cuando lea la versión taquigráfica quizá se me aclare el panorama. Esto nos preocupa porque es una denuncia que se realiza en el Parlamento nacional y frente a representantes nacionales con el deber de controlar al Poder Ejecutivo.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- De acuerdo a la carpeta que nos dejaron, ustedes denuncian que se adulteró un Notam de categoría de aeropuerto. ¿Podría explicar qué significa eso?

Realmente, tuve que leer tres veces esto para entender que no lo había leído mal.

SEÑOR REPRESENTANTE DE MÓDENA (Nicolás).- Les agradezco que trabajen por el aeropuerto ya que es la carta de presentación que tenemos los que somos del departamento de Maldonado. Hoy estoy en la Comisión representando al compañero Eduardo Linger, quien no pudo concurrir.

Como fernandino, conozco el estado del aeropuerto -no desde el lado técnico-, y no está acorde a lo que vendemos en Punta del Este. Hoy tenemos grandes proyectos, queremos buscar un público *premium* pero, cuando llegan al aeropuerto, es como ir a otro país.

Comparto que el estado del aeropuerto de Punta del Este no es acorde con la calidad del departamento, no hay infraestructura y su mantenimiento difiere mucho de lo que se ve en Carrasco. Pido a los demás miembros de la Comisión que tomen este tema porque es muy importante no solo para Punta del Este, sino para Uruguay; es la foto de entrada a nuestro país.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Todas las fotos que nos presentan en la carpeta son de 2013. ¿Desde 2013 a la fecha se solucionaron los problemas?

SEÑOR COEFF (Carlos).- El Notam es una notificación aeronáutica con validez legal. Se elabora un Notam cuando tenemos un servicio que no funciona en el aeropuerto, cuando se rompe una pista o cuando se despista una aeronave. Se emite inmediatamente un Notam, que entra en un servicio internacional de comunicaciones aeronáuticas denominado AFTN y que trasmite a todos los aeropuertos del mundo, por ejemplo, que en Laguna del Sauce, en Carrasco, etcétera, despistó una aeronave y que la pista 08-26 está interdictada. Entonces, todos los pilotos, todas las tripulaciones y todo el personal de operaciones de los vuelos reciben esa notificación en el momento; puede durar por una hora, por dos horas, por diez días, por un año o ser infinito.

Venía una aeronave de TAM -como denuncié en la Dinacia- para aterrizar en el aeropuerto de Laguna del Sauce y se rompe un camión de bomberos. Por lo tanto, el servicio de extinción de incendios no funcionaba. Reglamentariamente, no podíamos cubrir a la aeronave. Además, hay ciertas categorías de aeropuerto que hay que establecer de acuerdo al servicio de extinción de incendios. Es decir, yo puedo ir con tal aeronave si el servicio de extinción y salvamento es tal; si no, no puedo. Entonces, bajan de categoría el aeropuerto. Pero cuando comprueban que la aeronave está en vuelo, vuelven a subir de categoría el aeropuerto. Esperan que aterrice, que bajen los pasajeros, que se vuelva a subir el equipaje, que vuelvan a subir pasajeros, y se va. Cuando sale de territorio uruguayo, vuelven a bajar de categoría el aeropuerto. Eso es poco serio. Esto raya lo penal. Las cosas son o no son. Camuflamos un Notam para poder recibir a una aeronave en pos de que el concesionario o que cualquier privado pudiera tener su rédito económico. Claro, si no bajaba el Airbus 320 en Laguna del Sauce iba a otro aeropuerto o aterrizaba en Brasil.

Nadie controla. Emitimos notificaciones aeronáuticas y nadie las controla.

Esto que acabo de decir está documentado y foliado en la denuncia que realicé en la Dinacia. No hay cómo errarle; la pueden pedir, si quieren.

En cuanto a las fotos, son de 2013. ¿Por qué? Porque desde 2008 a 2013 no se hizo nada; no se controló. Las pruebas que presentan las fotos son más que elocuentes. Desde 2013 a 2019 seguimos sin hacer nada. Eso sí: "Como en febrero me firmaron la extensión del contrato, ahora sí empezamos a hacer".

El contrato de concesión establece claramente en su página 12 que el aeropuerto será entregado en condiciones operativas y correctas de funcionamiento el día que culmine la concesión; eso era el 31 de marzo de 2019. El 2 de marzo de 2019 se firman, por última vez, todos los permisos para que pueda seguir operando. Allí, automáticamente, el privado comienza a hacer sus obras. Entonces, ¿cómo es la cosa? ¿Nos están demostrando que durante veinte años no hicieron nada y ahora sí porque les vamos a renovar? La idea era: "Usted me está entregando un bien público estatal que no está en condiciones. Me paga las multas como establece la norma. Me hace las obras como establece la norma. Y una vez que estén finalizadas, hacemos un llamado a licitación".

Entonces, ¿quién va a pagar esto? ¿Se paga con más años de concesión? El Estado está pagando las inversiones. Si yo no le cumplo, le alquilo la casa y se la rompo, cuando está totalmente derruida, le digo: "Si me alquila la casa por diez años más, se la arreglo". No funciona así, y menos en aeronáutica.

En 2015, junto con mi denuncia en la Dinacia, también hubo pedidos de informes en este Parlamento del señor diputado Aníbal Gloodtofsky, del Partido Colorado, y del señor diputado Darío Pérez, del Frente Amplio. Los dos, especialmente en la Cámara de Representantes, presentaron un pedido de informes personal en la Comisión de Presupuestos, ante la presencia del señor ministro Menéndez. Recuerdo que le hicieron un pedido de informes sobre el estado del aeropuerto; figura en la versión taquigráfica. Es más: se lo puedo acercar a quien quiera; lo pueden conseguir. Jamás fue contestado. Hay una especie de amnesia colectiva. ¿Cuál? No sé.

La gente del gobierno también pidió pedidos de informes, pero tampoco se los dieron. Todo a raíz de mis denuncias de no control. ¿Cuál es el punto? El no control; nada más. Reitero: cualquier privado hace su negocio, el quiosquero, el tambero, el que alquila una casa, el que alquila un auto. Si se lo permiten y está dentro de la ley, está en nosotros controlar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a analizar todo el material que nos dejan y vamos a cursar los pedidos de informes que corresponda para atender vuestros planteamientos.

Les agradecemos su presencia.

(Se retira de sala la delegación de la Cámara de Empresarios del departamento de Maldonado)

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Como lo adelanté en presencia de la delegación que nos visitó, parece que hay denuncias graves; creo que tenemos que hacernos cargo como Comisión. Por lo tanto, me gustaría convocar al señor ministro de Defensa Nacional, a la Fuerza Aérea y a la Dinacia. Además, me gustaría plantear la posibilidad de concurrir como Comisión hasta el aeropuerto de Punta del Este para conocer de primera mano las denuncias. A su vez, sería bueno ir con técnicos de la Dinacia. No somos nosotros los que tenemos que controlar si el concesionario cumple con el contrato, pero lo digo para no ir a pasear.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que todas las denuncias fueron contra una concesión que no tiene nada que ver con el tema que estamos tratando en cuestión. Una cosa es la creación de una herramienta como el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales y otra es el no cumplimiento de una concesión de un aeropuerto. Son temas diferentes que deberíamos tratar de forma independiente.

Comparto lo planteado por el señor diputado Martín Tierno, y lo pondremos a votación.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la propuesta del señor diputado Martín Tierno para invitar a las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, de la Fuerza Aérea, de la Dinacia y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Sugiero que también se invite a las autoridades de la unidad reguladora de concesiones aeroportuarias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la propuesta del señor diputado Martín Tierno con el agregado del señor diputado Sebastián Cal.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Quiero sugerir algo a la Comisión porque sé que había disponibilidad de tiempo y de voluntad política para comenzar a considerar el proyecto en el día de hoy. A partir de la visita que recibimos y de la propuesta del señor diputado Martín Tierno, como Frente Amplio, solicitamos por lo menos una semana de tiempo para empezar a analizar el articulado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En cuanto a los asuntos varios, recibimos un informe solicitado a la Dirección Nacional de Vialidad sobre la designación del puente sobre el río Yi en la Ruta Nº 6; dicen que actualmente ese puente no tiene nombre. La propuesta que viene de la Cámara de Senadores es designarlo con el nombre de Osiris Rodríguez Castillos.

Léase el artículo único.

(Se lee:)

"Artículo único.- Desígnase "Osiris Rodríguez Castillos" al puente ubicado sobre el río Yí en la ruta N° 6 en el acceso sur a la ciudad de Sarandí del Yí del departamento de Durazno."

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Propongo al señor diputado Benjamín Irazábal como miembro informante; es el presidente de la Comisión y representante por el departamento de Durazno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procederá.

Se levanta la reunión.

